WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III.020.35.28.2026
Data wpływu 22. 06. 2026

Do druku nr 2320-A

PIU
POLSKA IZBA UBEZPIECZEŃ

Warszawa, 15 czerwca 2026 r.

PIU 352/2026

RPW/20619/2026 – 1P
EZD RP KS
(GMS – ZS)
Data rejestracji: 2026 – 06 – 16
Data wpływu: 2026 – 06 – 16

Szanowny Pan
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Ministrze,

Polska Izba Ubezpieczeń, będąca zgodnie z art. 420 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, w odpowiedzi na pismo nr SPS-III.020.35.24.2026 z 6 czerwca br. w sprawie autopoprawki do *projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz o ochronie przeciwpożarowej*, (dalej „Projekt ustawy"), wniesionego do Sejmu RP przez posłów partii Polska 2050 zgłasza następujące uwagi:

Sprzeciw Polskiej Izby Ubezpieczeń budzi proponowane brzmienie art. 30a ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej „Ustawa") zakładające, że zakład ubezpieczeń informuje organ nadzoru o sposobie uwzględnienia opłat, o których mowa w ust. 1, w kalkulacji składki ubezpieczeniowej, w terminie i trybie określonym przez ten organ. Jest to przepis narzucający na zakłady nadmiarowe obowiązki sprawozdawcze. Należy przy tym nadmienić, iż od września 2023 r. uchylony został ust 2 i ust 3 w art. 8 Ustawy (...)[1], które nakładały na zakłady ubezpieczeń obowiązek przedstawienia organowi nadzoru informacji o taryfach, ich zmianie oraz podstawach ustalenia, z uwzględnieniem w szczególności analizy szkodowości oraz kosztów obsługi ubezpieczenia uzasadniających wprowadzenie każdorazowej zmiany w taryfie. Obecne systemy taryfikacji są na tyle zaawansowanymi narzędziami, że umożliwiają dokonywanie zmian w bardzo krótkim czasie, z dowolną częstotliwością, a zmiany te mogą być bardzo drobne. Przy ustalaniu wysokości stawek taryfowych brana jest pod uwagę wysoka liczba zmiennych dotyczących zarówno użytkowanego pojazdu jak i osób go posiadających. Z tego też względu zrezygnowano z przedstawiania takich informacji organowi nadzoru, co nie jest jednoznaczne z tym, że organ ten został pozbawiony możliwości kontroli adekwatności tych składek oraz stosowania środków nadzorczych w przypadku stwierdzenia uchybień.

[1] Ustawa o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem rozwoju rynku finansowego oraz ochrony inwestorów na tym rynku z dnia 16 sierpnia 2023 r. (Dz.U. z 2023 r. poz. 1723)

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że wniesione autopoprawki, mimo uporządkowania części przepisów pod kątem terminologicznym i redakcyjnym, nie zmieniają tego, że Projekt ustawy niesie ze sobą negatywne skutki społeczne, gospodarcze oraz jest sprzeczny z Konstytucją, na co Izba wskazywała już w piśmie z 11 marca br. (PIU 172/2026) w odniesieniu do Projektu ustawy wniesionego do Sejmu RP 13 lutego br. Podtrzymujemy większość tych uwag wskazując w szczególności na to, że:
Przewidywana w Projekcie ustawy obligatoryjna opłata w wysokości 4,5% części składki przypisanej brutto z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm w związku z art. 33 ustawy z 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej musi zostać uwzględniona w wysokości składki ubezpieczeniowej, opłacanej przez ubezpieczających (posiadaczy pojazdów mechanicznych). Oznaczałoby to nieuchronne podwyżki składki z tytułu umów OC ppm o ok. kilkadziesiąt złotych (wg szacunków PIU).

Jak już wskazywaliśmy, opłata wprowadzana Projektem ustawy stanowi więc dodatkowy quasi podatek nakładany w sposób pośredni na kierowców. Zwracamy uwagę, że będzie to obciążenie powszechne, ponieważ prawie 80% gospodarstw domowych znajduje się w posiadaniu samochodu osobowego, przy czym nowy podatek bardziej odczują mieszkańcy wsi, gdzie 86,3% gospodarstw domowych posiada samochód osobowy, niż miast, gdzie wskaźnik ten jest znacznie niższy, bo 69,4%.[2] Wynika to z wykluczenia komunikacyjnego terenów wiejskich i podmiejskich oraz dobrze rozwiniętego transportu publicznego w największych aglomeracjach.

Ponadto podkreślamy iż przewidywana w Projekcie ustawy obligatoryjna opłata w wysokości 4,5% części składki przypisanej brutto z OC ppm spowoduje, że rentowność tej linii ubezpieczeń byłaby trwale zagrożona. Przy uwzględnieniu tej opłaty wynik techniczny ubezpieczeń OC ppm w skali całego rynku wyniósłby minus - 777 mln zł[3]. Zakłady ubezpieczeń musiałyby każdego roku zebrać dodatkowo około 800 mln zł składki, aby wrócić do pierwotnego poziomu rentowności, co przy wyżej wspomnianej wrażliwości kierowców na cenę obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm, mogłoby wywołać powszechne społeczne niezadowolenie. Zgodnie z danymi PIU wynik techniczny ubezpieczeń komunikacyjnych w skali całego rynku wyniósł w 2025 r. zaledwie 71 mln zł. Problem z rentownością utrzymuje się i trend pogarsza się. Zgodnie z danymi KNF w grupie 10. (OC ppm) za I kwartał 2026 r. strata techniczna na działalności bezpośredniej wyniosła 19 mln zł[4].

Powyższe wynika z faktu, iż ubezpieczenie OC ppm charakteryzuje się niską elastycznością cenową, co w praktyce oznacza brak społecznej akceptacji dla podwyżek składki za to ubezpieczenie. Jednocześnie systematycznie rośnie wartość wypłacanych odszkodowań, na co niewątpliwy wpływ ma coraz nowszy park samochodowy, wyższe koszty napraw i części zamiennych oraz postęp technologiczny. Według danych Izby za 2025 r. średnia szkoda z OC ppm wzrosła aż o 11,0% w ciągu roku i utrzymała zdecydowanie wyższą dynamikę niż zmiana cen stawek OC ppm. W przypadku szkód na osobie również rosną kwoty wypłacanych i zasądzanych odszkodowań z tytułu kosztów leczenia, rehabilitacji, rent oraz zadośćuczynień.

[2] Raport GUS z 29 maja 2025 r. „Sytuacja gospodarstw domowych w 2024 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych
[3] Szacunki PIU na podstawie raportów zakładów do bazy danych PIU
[4] https://www.knf.gov.pl/dane_i_opracowania?articleId=98549&p_id=18

Ponadto, mimo wniesionych autopoprawek, stwierdzić należy, iż proponowane przepisy Projektu ustawy są niezgodne z Konstytucją RP. Poza argumentacją wskazaną w piśmie z dnia 11 marca 2026 r., ponownie wskazać należy, iż zgodnie z wydaną na zlecenie Polskiej Izby Ubezpieczeń opinią prof. dr hab. Marka Chmaja, „regulację należy ocenić negatywnie, jako nieproporcjonalną, nieuzasadnioną ingerencję w sferę praw majątkowych oraz swobodę prowadzenia działalności gospodarczej przez zakłady ubezpieczeń (art. 31 ust. 3 w zw. z art. 64 ust. 1 i art. 20 w zw. z art. 22 Konstytucji RP)."[5] Brak jest nadal uzasadnienia, na podstawie jakich kryteriów projektodawca podjął decyzję o wsparciu trzech formacji, ani z jakich przyczyn przyjął wartość 4,5% składki przypisanej brutto z tytułu ubezpieczeń OC ppm, czy też jasnego określenia celów regulacji.

W dalszym ciągu negatywnie oceniamy też projektowany przepis art. 1 pkt 2 Projektu ustawy, obniżający opłaty za brak spełnienia obowiązku zawarcia umowy OC ppm, „rozszczelniający" system zapewniający ochronę finansową zarówno ofiar wypadków komunikacyjnych jak i ich sprawców. Projektodawca nie ocenił, jaki byłby potencjalny wpływ projektowanych przepisów na wzrost liczby nieubezpieczonych pojazdów poruszających się po polskich drogach i jak przełożyłoby się to na zwiększenie liczby kierowców i ich rodzin zobowiązanych do pokrycia kosztów wypadków z własnej kieszeni. Przypominamy, że w latach 2022-2025 rocznie miało miejsce około 21 tys. wypadków drogowych, w wyniku których każdego roku poniosło śmierć między 1 700 a 1 900 osób i rannych zostało ponad 24 tys. osób. Wzrasta liczba kolizji drogowych i w latach 2024-2025 jest to już ponad 390 tys. zdarzeń.

Podnosimy, że istnieje liczna grupa kierowców, którzy lekceważą, mimo wysokich kar obowiązek zawarcia umowy OC ppm, o czym świadczą dane UFG. Z publikowanych przez tę instytucję raportów wynika, że liczba wezwań za brak polisy OC ppm wyniosła 351 tys. (wzrost w porównaniu do 2021 r. o ponad 38%). Jest to więcej niż liczba mieszkańców większości miast wojewódzkich, w tym Lublina i Bydgoszczy. Średnia wartość dochodzonego regresu jest o 100 % wyższa niż średnia wartość odszkodowania wypłacana przez zakłady w ubezpieczeniach komunikacyjnych. W roku 2024 wyniosła 22,4 tys. zł (wzrost o 27% w porównaniu do roku 2021). Dane te świadczą o tym, że do UFG zgłaszane są poważne szkody. Wielu poszkodowanych w wyniku stłuczek może w ogóle rezygnować z dochodzenia swoich roszczeń. Łączna wartość dochodzonych przez UFG regresów w 2024 r. wyniosła natomiast 382 mln zł (wzrost o prawie 23% w porównaniu do roku 2021)[6]. Mamy więc do czynienia z wyraźnym trendem rosnącym zarówno jeśli chodzi o liczbę nieubezpieczonych kierowców jak i łącznej kwoty odszkodowań wypłaconych przez UFG z tytułu szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych kierowców.

Ponownie podkreślamy, iż przepisy znajdujące się w Projekcie ustawy należy uznać za niezgodne z Konstytucją RP i szkodliwe społecznie. Z jednej strony mogą one doprowadzić do wzrostu cen ubezpieczenia OC ppm, co będzie dotkliwe w szczególności dla rodzin o niskich dochodach i mieszkańców terenów wiejskich. Z drugiej strony przewidują one rozszczelnienie obowiązku zawarcia umowy OC ppm poprzez wprowadzenie ulg w opłatach za brak spełniania obowiązku zawarcia OC ppm. Efektem tego może być

[5] R.pr. prof. dr hab. Marek Chmaj: Opinia Prawna w przedmiocie: oceny projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz o ochronie przeciwpożarowej, Warszawa 26.02.2026, str. 19.

[6] Dane publikowane w raportach UFG

wyższa liczba szkód wypłacanych przez UFG oraz regresów kierowanych do nieubezpieczonych kierowców. Realizacja takiego scenariusza może zaś prowadzić do dramatu wielu rodzin. Biorąc pod uwagę skalę problemów, które mogą spowodować proponowane przepisy Polska Izba Ubezpieczeń wnosi o podjęcie działań mających na celu wstrzymanie prac nad Projektem ustawy.

Łączę wyrazy szacunku,

Adam Uszpolewicz
Prezes Zarządu
Polska Izba Ubezpieczeń

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ